

SNCB
SGRDD-Bibliothèque
45, rue de Londres
75379 PARIS CEDEX 08
(PARIS SAINT LAZARE)
Tél. 401 53 42 90 41

REFERENCE

FER043838

CAHIER

168

29/4

Via libre

n° 473, mars 2004, pp. 21-23, phot., carte. - (REVUE) - S/C : 0306

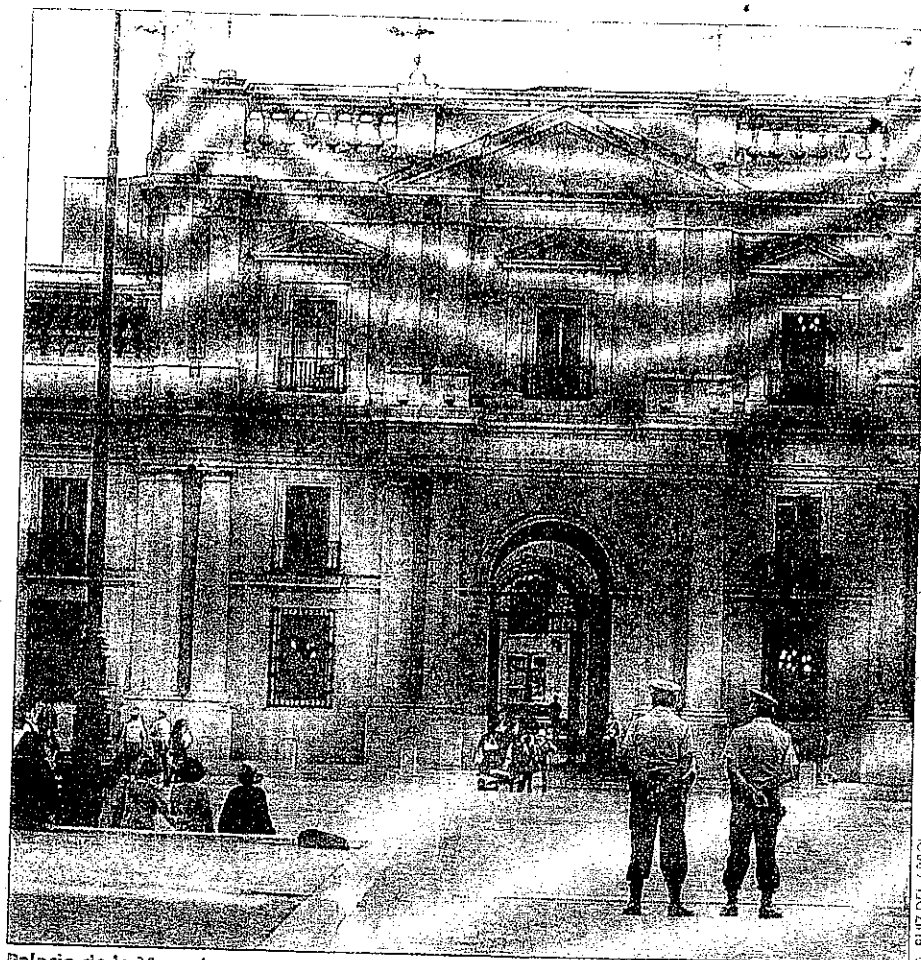
Dossier : le métro de Santiago du Chili.

JMM

Santiago de Chile, con cuatro millones de habitantes y situada a 100 kilómetros del océano Pacífico junto a la cordillera de Los Andes, dispone de un moderno metro que cubre principalmente el centro de la ciudad. La situación económica del país permite afrontar en la actualidad un ambicioso plan de ampliación que va a duplicar la extensión de la red en los próximos cuatro años.

El metro de Santiago está formado por tres líneas con 40,6 kilómetros y 52 estaciones, siendo la mayor parte de su recorrido subterráneo (27,6 kilómetros en total). La red se articula en torno a la Línea 1, que conecta con las otras dos líneas que desde el centro se dirigen hacia los municipios del sur de la ciudad. En conjunto, el sistema es utilizado por 207 millones de pasajeros anuales, con una media de 800.000 en día laborable. Para 2005, contará con de 4 líneas, 85 paradas y 83,5 kilómetros de longitud, una vez concluidos los trabajos ya en curso.

La Línea 1 atraviesa la ciudad de este (Escuela Militar) a oeste (San Pablo). Sus 16 kilómetros y 24 estaciones son el eje del transporte metropolitano, por lo que en hora punta presenta un elevado índice de saturación. La construcción de las nuevas líneas pretende solucionar este problema. Su trazado es principalmente subterráneo, salvo el re-



Palacio de la Moneda.

corrido entre Pajaritos y Las Rejas.

La Línea 2 discurre entre Cal y Canto, al norte, y Lo Ovalle, en el sur, con 11,5 kilómetros y 13 estaciones. Su primer tramo discurre en túnel hasta poco antes de Santa Ana, cuando sale al exterior. El tramo central circula en superficie, con la excepción de la estación de Los Héroes. Después de Rondizzonni vuelve a circu-

lar bajo tierra hasta el final de su recorrido.

La Línea 5 une el centro histórico (Santa Ana) con la zona oriental y sur (Bellavista de la Florida). El trayecto hasta Irrazábal es en túnel, a continuación sale al aire libre y su trazado transcurre en viaducto. Tiene 15 estaciones para una longitud de 13,1 kilómetros.

TRAMO	Historia		
	LÍNEA	LONGITUD	INAUGURACIÓN
San Pablo - La Moneda	1	8,2 km	15 septiembre 1975
La Moneda - Salvador	1	3,2 km	31 marzo 1977
Los Héroes - Franklin	2	4,9 km	31 marzo 1979
Franklin - Lo Ovalle	2	4,8 km	21 diciembre 1978
Salvador - Escuela Militar	1	4,5 km	22 agosto 1980
Los Héroes - Puente Cal y Canto	2	1,7 km	15 septiembre 1987
Baquedano - Bellavista de la Florida	5	10,3 km	05 abril 1997
Baquedano - Santa Ana	5	2,8 km	03 marzo 2000

Santiago de Chile



La red de metro se duplicará en los próximos cuatro años.



Estación Universidad de Chile.



Parte del trazado discurre en superficie.

La decisión de construir una red de metro para Santiago se tomó en 1968, con el objetivo de completar para el año 1980 cinco líneas y 60 Km. Este proyecto, presentado por el consorcio de consultores BCEOM, SOFRETU (Francia) y CADE (Chile), configuraba un sistema de tres líneas urbanas y dos suburbanas todas con rodadura neumática. La influencia francesa resultó decisiva en su concepción, al decantarse por esta rodadura, toda una innovación en aquel momento y que ya se empleaba en el metropolitano de París.

El 29 de mayo de 1969, comenzaron los trabajos de excavación en Alameda de la L1, mientras que los de la L2 en Parque O'Higgins se retrasaron hasta 1973. El primer tramo, San Pablo y La Moneda, se inauguró el 15 de septiembre de 1975. Para esta fecha, el plan original quedaba desfasado por la propia dinámica de la ciu-

dad. Los sectores del sur y este habían experimentado un fuerte aumento de la población, mientras que los del norte se habían estancado. Se decidió entonces su revisión, con objeto de subsanar las carencias detectadas.

En 1977, con la L1 casi concluida y la L2 a un año de su inauguración, era evidente que el plan no se finalizaría a tiempo. En la "Encuesta de Origen y Destino de Viajes del Gran Santiago", aparecido entonces, se señalaban las deficiencias de acceso al centro de la ciudad en metro, la falta de una red de autobuses estructurada y el incumplimiento de las obras de infraestructura complementarias.

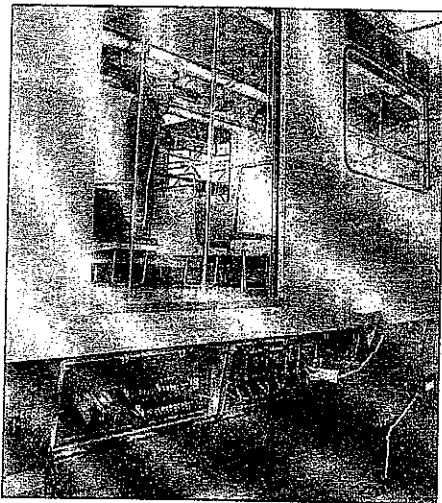
En 1984, comienza la extensión de la L2 hacia el norte (estaciones de Santa Ana y Puente Cal y Canto) y la planificación de la L3. En su anteproyecto tenía un recorrido en forma de "L", 16 km. y 20 estaciones. Desde el municipio de Independencia, atravesaba el centro para seguir en dirección sur hasta Vicuña Mackenna donde giraba hacia el este hasta Ñuñoa. De hecho, las estaciones de Puente Cal y Canto y Universidad fueron diseñadas y construidas para acoger

la conexión con esta nueva línea. Si embargo, este proyecto no se llevó a cabo, debido a la necesidad de reparar el resto de la red tras el sismo de 1985 y la situación política que atravesaba el país.

Con la recuperación de la democracia se planteó la necesidad de una nueva línea, la L5, cuyos trabajos empezaron en 1994. Su trazado coincidía, en parte, con el previsto para la L3. El 5 de abril de 1995 se inauguró el tramo Baquedano - Bellavista, siendo prolongada el 2 de marzo de 2000 hasta su conexión con la L2. Se configuraba así la red existente hoy en día.

Obras de expansión. En la actualidad se trabaja en la expansión de las líneas del metro. La Línea 5 se alarga hasta Quinta Normal, con fecha de conclusión prevista para diciembre de 2004. En esta estación se facilitará la conexión con el Metrotren, el tren de cercanías que enlaza Santiago con Rancagua y San Bernardo.

La Línea 2 se prolongará hacia el norte hasta Cerro Blanco y hacia el sur hasta Cisterna, con 1,6 km. y 2,1 km. respectiv-

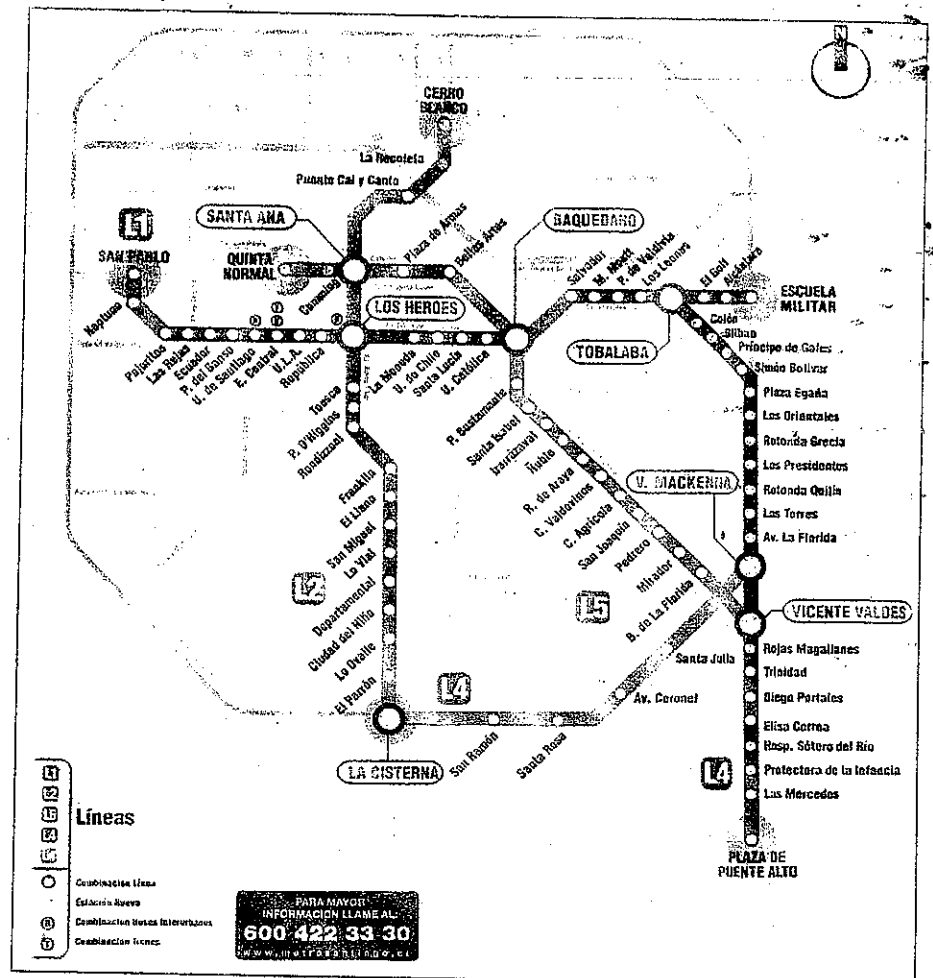


Trabajos de mantenimiento.

mente. La ampliación norte se prevé esté finalizada en marzo de 2004, con la particularidad de cruzar bajo el río Mapocho; mientras que la sur, para agosto del mismo año. El presupuesto asciende a 440 millones de dólares.

Unido a lo anterior, recientemente se ha aprobado la posterior ampliación de la Línea 2 a partir de Cerro Blanco hasta Vespucio Norte, con 4,3 km. y un presupuesto de 200 millones de dólares. En un principio se había planteado que fuera un sistema de metro ligero, aunque finalmente se ha optado por el metro convencional. De momento, no hay fecha para su finalización.

Línea 4. El gran proyecto de ampliación de la red santiaguina es el de la Línea 4. Con esta infraestructura se pretende dar respuesta a la demanda de movilidad de los barrios del oriente y del sur (Las Condes, Providencia, La Pintana, San Ramón, Puente Alto y La Cisterna), donde viven millón y medio de personas. Al mismo tiempo, se consigue estructurar la red y mejorar la distribución de los flujos de pasajeros, descargándose la L1.



Como novedad en su diseño, esta línea adopta el sistema de ruedas metálicas tradicional, abandonando la rodadura neumática hasta ahora empleada en toda la red del metro de Santiago. Con esta medida, se pretende aumentar la capacidad de transporte, al desaparecer las limitaciones de carga por eje.

La L4 contará con un tramo común entre Tabalada (correspondencia con la L1) y Vicuña Mackenna, para dividirse en dos ramales a partir de esta estación: uno hacia Plaza de Puente Alto y el segundo hacia La Cisterna (correspondencia con L2), sumando 32 Km. Su inauguración está prevista para finales de 2005, con un presupuesto total de 1.000 millones de dólares.

Transantiago. El Gobierno chileno ha lanzado el plan conocido como Transantiago para la mejora e integración de toda la red de transporte público de la ciudad y su área urbana. Se centra, en especial, en la coordinación y mejora de los distintos modos con el objetivo de incrementar su uso y contribuir a la reducción de los índices de contaminación.

Santiago sufre de serios problemas de contaminación atmosférica, debido a su ubicación en un valle, la ausencia de vientos en otoño e invierno y la escasez de precipitaciones. A estos factores se une el desarrollo industrial y el tráfico rodado, que convierten a esta capital en una de las ciudades con mayores índices de contaminación del mundo por causa del smog.

Transantiago pretende articular todo el transporte mejorando las conexiones y facilitando los intercambios, con la creación de una tarifa integrada entre los diferentes modos. Entre las mejoras se incluyen la ampliación y reforma de las terminales de metro que sirven de cabecera a rutas de autobús. Las estaciones llamadas a convertirse en nudos de intercambio son: Quinta Normal, La Cisterna, Pajaritos y Vespucio Norte.

Además de las actuaciones previstas para el metro, se propone la creación de carriles bus, la mejora de las paradas y la renovación de la flota de vehículos. Se busca así un aumento del uso de la red de autobuses urbanos y de su velocidad media. **Enrique Collantes** □